

Дніпропетровський національний університет

Економіка: проблеми теорії та практики

Збірник наукових праць

Випуск 257

Том VI

ДНУ
Дніпропетровськ
2009

УДК 336
ББК 65.01
Е 45

Друкується відповідно до постанови Вченої Ради
Дніпропетровського національного університету

Головний редактор:

д-р екон. наук, проф. *Анатолій Антонович Покотілов*

Редакційна колегія:

д-р фіз.-мат. наук *С. О. Смірнов*, д-р екон. наук *В. А. Ткаченко*,
д-р техн. наук *О. М. Марюта*, д-р екон. наук *Л. В. Попкова*,
д-р екон. наук *О. В. Ковальов*, д-р екон. наук *Я. Г. Берсуцький*,
д-р техн. наук *Ю. Д. Морозов*, д-р екон. наук *Г. О. Крамаренко*,
д-р екон. наук *О. С. Галушко*, д-р техн. наук *Р. Б. Тян*, д-р екон. наук *В. В. Дорофієнко*,
д-р екон. наук *О. Й. Шевцова*, д-р наук з державного управління *М. Х. Корецький*

Рецензенти:

д-р екон. наук, проф. Дніпропетровського національного університету: *І. Л. Сазонець*;
д-р екон. наук, проф. Дніпропетровської державної медичної академії: *А. В. Батура*

Е 45 Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. –
Випуск 257: В 7 т. – Т. VI. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – 296 с.

ISBN 978-966-8736-05-6

У збірнику аналізуються актуальні проблеми економіки.
Для студентів, аспірантів та викладачів вузів.

УДК 336
ББК 65.01

ISBN 978-966-8736-05-6

© Колектив авторів, 2009

ЗМІСТ

Том I

Гушко С.В.

ПРОЦЕС ТРАНСФОРМАЦІЇ СИСТЕМИ НОРМАТИВНОГО
РЕГУЛЮВАННЯ ТА МЕТОДИКИ ОБЛІКУ НА ОСНОВІ ЗА-
ГАЛЬНОПРИЙНЯТИХ ПРИНЦИПІВ І МІЖНАРОДНИХ
СТАНДАРТІВ25

Варава Л.Н., Шпонько В.И., Кравцова О.А.

ЛОГИСТИКА В ИННОВАЦИОННОЙ СФЕРЕ34

Шабінський О.В., Шабінська С.А.

ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АГРАРНОГО
СЕКТОРА В КРАЇНАХ ЯКІ ПРИЄДНАЛИСЯ ДО СОТ41

Горовий В.В.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ
ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ ДЛЯ ОЦІНКИ ЗВИЧАЙНИХ
АКЦІЙ В УМОВАХ УКРАЇНСЬКОГО ФОНДОВОГО РИНКУ45

Мегеленко Н.Г.

ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРОМИСЛОВОГО
ПІДПРИЄМСТВА55

Щекович Е.С.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИЧИН ТА НАСЛІДКІВ АГРАРНОЇ
КРИЗИ І РЕФОРМИ ТА ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ ВИЗНА-
ЧЕННЯ ПРІОРИТЕТІВ АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ СУЧАСНОЇ
ДЕРЖАВИ68

Бардась А.В.

МОНІТОРИНГ РЕСУРСІВ ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА
ПРИ РОЗРОБЦІ ВУГІЛЬНИХ РОДОВИЩ78

Лесік І.М.

МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКІВ АГРАРНОГО СЕКТОРУ З
УРАХУВАННЯМ ВИМОГ СОТ92

Кудря Я.В.

КЛАСИФІКАЦІЯ КОРПОРАЦІЙ В МАШИНОБУДУВАННІ97

Жовтяк Г.А. РОЛЬ ТА МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ РЕГІОНУ	1511
Файзулаєва К.А. ПРОЦЕС АУДИТУ МАРКЕТИНГОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	1518
Бирганов Е.А. ПЕРСПЕКТИВЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СИСТЕМЕ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И ПУТИ РАЗВИТИЯ	1524
Шкодіна І.В. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ФОНДОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ	1529
Гордієнко В.О., Григораш О.В., Тимошенко М.В. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА У РЕГІОНІ	1534
Безручко О.О., Ішенко С.В. ВПЛИВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА	1546
Гусак О.М. СТРАТЕГІЯ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНО- ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ В АГРАРНІЙ СФЕРІ ЕКОНОМІКИ	1553
Justyna Lukomska-Szarek STRATEGY OF DEVELOPMENT IN LOCAL SELF-GOVERN- MENTS	1560
Гура Н.А., Сусло Т.В. ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА ВУГІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	1570
Журило Р.М., Верхоглядова Н.І. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАУКОМІСТКОГО МАШИНО- БУДУВАННЯ В СИСТЕМІ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ	1577
Попова И.В., Журан Е.А. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ В ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОМ ХОЗЯЙСТВЕ	1586
Пахомов С.Ю. ФИНАНСОВО-РЫНОЧНЫЕ АСПЕКТЫ ПОСТИНДУСТРИА- ЛИЗМА И ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО МИРОУСТРОЙСТВА	1591

Заболотникова В.С., Макелонская Л.А., Филатова А.М. МОДЕЛИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ КРЕДИТНОЙ ЛИНИИ ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ	1598
Різнюк А.Л. ОПТИМІЗАЦІЯ СИСТЕМИ СТИМУЛЮВАННЯ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВА НА ОСНОВІ КЛАСИФІКАЦІЙНОГО ПІДХОДУ	1603
Лисюк О.М., Паночинин Ю.М. ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ МОДЕЛЕЙ СИСТЕМИ МАСОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В БАНКІВСЬКІЙ СФЕРІ	1609
Капченко Р. Л. РЕЖИМ ВІДТВОРЕННЯ ТА ФОРМУВАННЯ ДЕМОГРАФІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АР КРИМ	1615
Тесленко Т. И. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ТА ЦІЛЬОВЕ ФІНАН- СУВАННЯ – СКЛАДОВІ ВЛАСНОГО КАПІТАЛУ ЧИ РІЗНО- ВИДИ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ?	1623
Деренська Я.М. ОСОБЛИВОСТІ ПОБУДОВИ І ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ У ФАРМАЦІЇ	1632
Педченко Н.С., Сапога Т. ЕВОЛЮЦІЯ ПОНЯТТЯ "ФІНАНСОВИЙ МОНІТОРИНГ" В ЕКОНОМІЦІ	1641

Том VII

Котикова О.І. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗЕМЕЛЬНОГО ЗАКО- НОДАВСТВА УКРАЇНИ З МЕТОЮ АДАПТАЦІЇ ДО ВИМОГ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ	1650
Циганюк Д. Л. СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНИХ РИЗИКІВ ІНСТИТУТІВ СПІЛЬНОГО ІНВЕСТИВАННЯ	1655
Гольцова С.М. ВІДОБРАЖЕННЯ В ОБЛІКУ ТА ФІНАНСОВІЙ ЗВІТНОСТІ НАСЛІДКІВ ЗМІН В ОБЛІКОВІЙ ПОЛІТИЦІ ПІДПРИЄМСТВА	1664
Гарашенко О. М. ВІДСУТНІСТЬ СТРАТЕГІЇ ІНВЕСТИВАННЯ ЯК ЗАПОРУКА НЕПРОПОРЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ	1674

талу, яка достатня для задоволення інвестиційного попиту.

Література

1. Гелбрейт Дж. Новое индустриальное общество. – М.: ООО "Издательство АСТ"; ООО "Транзит книга"; Terra Fantastica, 2004.
2. Дзарасов Р.С., Новоженев Д.В. крупный бизнес и накопление капитала в современной России. – М.: Едиториал УРСС, 2009.
3. Кейнс Д.М. Общая теория занятости, процента и денег. Избранные произведения / Предисл., ком мент., сост. А.Г. Худокимов. – М.: Экономика, 1993.
4. Львов Д.С., Гребенников В.Г., Ерзкян Б.А. Тенденции и проблемы развития корпоративной формы предприятия в России. – М.: ЦЭМИ РАН, 2000.
5. Слестников А.Д. Модели экономического роста со скачкообразно меняющейся технологией: стационарный поход // Стохастическое управление в экономике. – М.: ЦЭМИ АН СССР, 1989.
6. Уильямсон О.И. Логика экономической организации // Природа фирмы / Под ред. О.И. Уильямсона и С.Дж. Унтера. – М.: Дело, 2009.
7. Eichner A.S. The macrodynamics of advanced market economies/ - Armonk N.Y., London: M.E. Sharpe Inc., 1991.
8. Eichner A.S. The megacorp and oligopoly: micro foundations of macro dynamics. – Cambridge, London, N.Y., Melbourne: Cambridge University Press, 1976.

Жовтяк Г.А.

Харківська Національна Академія міського господарства

РОЛЬ ТА МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Анотація: розглянуто базові положення трактування поняття «соціально-економічний розвиток регіону», досліджені питання щодо впливу транспортної інфраструктури на розвиток економіки регіону.

Ключові слова: інфраструктура, транспортна інфраструктура, соціально-економічний розвиток регіону, зовнішній ефект.

І. Вступ.

Народне господарство України в умовах становлення ринкових форм господарювання потребує корінних і радикальних реформ, трансформації його галузевої і територіальної структури, створення раціональних економічних зв'язків.

Особливу роль в цьому відіграє підвищення рівня інфраструктурного забезпечення господарського розвитку регіонів країни, як процес, при якому протиріччя, що існують і виникають у взаємозв'язках складових господарства регіонів, планомірно і послідовно вирішуються з метою підвищення ефективності суспільної праці.

Метою такого розвитку є досягнення оптимальної структури господарства відповідно до наявних в регіоні природних і економічних умов, створення економічно ефективного виробництва.

О.В. Васильєв зазначив, що однією з основних умов забезпечення комплексного розвитку регіонів є тісний взаємозв'язок виробництва і ресурсів регіону, галузей виробничої і соціальної сфери, основних та обслуговуючих галузей, виробництва та території регіону з іншими частинами країни, який формується та здійснюється виключно транспортною системою регіону і країни в цілому [5].

Питанням розвитку регіональних господарських систем, впливу на цей процес окремих факторів присвячено багато робіт, зокрема: О.В. Васильєва [5], О.І. Никифорука [9], Є.М. Сича, О.Я. Базилінської [11], В.І. Шевчука, О.І. Панченко [13] та інших зарубіжних та вітчизняних вчених.

Однак, при наявності значної кількості наукових праць, присвячених цій проблемі, питання ролі та місця транспортної інфраструктури у соціально-економічному розвитку регіону є ще не досить повно дослідженими.

ІІ. Постановка завдання.

Метою цієї статті є дослідження понятійного апарату соціально-економічного розвитку у вітчизняних і зарубіжних джерелах, формування влас-

© Жовтяк Г.А., 2009

ного визначення цього процесу та аналіз впливу транспортної інфраструктури на розвиток економіки регіону.

III. Результати.

Сучасні тенденції розвитку держави вимагають пошуку нових підходів до визначення соціально-економічного розвитку територіальних громад.

Для пересічного українця сталий соціально-економічний розвиток це насамперед підвищення його добробуту, відремонтовані дороги та житлові приміщення, прокладання мереж та інших комунікацій, спорудження будинків, облаштування автостоянок, ринків, місць загального відпочинку, дитячих майданчиків, надання якісних медичних, освітніх та комунальних послуг тощо.

Економічний словник дає тлумачення економічного розвитку, як загального поняття, що визначає абсолютну і відносну зміну мікроекономічних показників, що характеризують стан економіки держави у часі на протязі тривалого періоду [4, с.881].

В українській науковій літературі ототожнюють поняття суспільного добробуту і соціально-економічного розвитку, розглядаючи його як основу реального стану соціальних груп та індивідумів у соціально-економічній структурі суспільства [7, с.29]. Таке розуміння, на думку автора, змішує перспективність соціально - економічного розвитку з реальністю сьогодення. Тобто суспільний добробут є лише критерієм соціально-економічного розвитку.

Американська рада економічного розвитку (АРЕР) дає таке визначення економічному розвитку — «процес створення матеріальних цінностей через мобілізацію людських, фінансових, грошових, фізичних та природних ресурсів для виготовлення ринкових товарів та послуг», здебільшого це створення робочих місць та матеріальних цінностей [3, с.10].

Це визначення є об'ємним з однієї сторони, так як визначає економічний розвиток, процесом створення матеріальних цінностей через мобілізацію всіх наявних ресурсів, та вузьким з іншої — оскільки, обмежує його лише виготовленням ринкових товарів та послуг.

Тому доречно, на думку автора, розглядати економічний розвиток, як процес створення матеріальних цінностей через мобілізацію всіх наявних ресурсів для виготовлення товарів та послуг, що забезпечують функціонування і сталі підвищення добробуту територіальної громади.

Вихід з кризової ситуації і подальший перехід до стабілізації і економічного зростання в значному ступені залежать від ефективного функціонування транспортної інфраструктури як ведучої ланки в інтеграції економічного простору регіону [11].

Никифоров О.І. підкреслює, що категорія "інфраструктура" є одним з найважливіших об'єктів економічного аналізу як у вітчизняних дослідженнях, так і в зарубіжних, при чому основним є підхід до неї як до одного з найбільш значущих факторів розвитку і розміщення продуктивних сил країни або регіону. Під

інфраструктурою автор розуміє сукупність всіх об'єктів (споруд, підприємств, закладів або галузей), функціонування яких не тільки створює загальні умови розвитку суспільного відтворення й соціальної діяльності, а основне призначення яких задовольнити економічно та соціально обґрунтовані потреби (потреби) виробництва і будь-якої суспільної діяльності, створити механізм управління та регулювання економікою країни, регіону, міста з мінімізацією витрат [9].

Транспортна інфраструктура створює умови для вирішення першочергових задач:

- 1) забезпечення збалансованого розвитку регіону. Центро-периферична структура регіону є серйозним обмеженням економічного підйому;
- 2) сприяння високій швидкості обороту та крутообігу ресурсів суспільного виробництва;
- 3) сприяння підвищенню рівня життя населення за рахунок забезпечення інфраструктурними елементами;
- 4) повинна стати складовою частиною механізму ресурсозберігаючих технологій та зниження екологічного навантаження на природу [13].

Більшість зарубіжних учених наявність об'єктів інфраструктури відносять до передумови розвитку господарства країни або регіону, тому інфраструктурні інвестиції повинні випереджати виробничі [2, 6]. Таким чином інфраструктура створює "зовнішній ефект" або "зовнішню економію", яка досягається за рахунок використання її об'єктів. Подібні дослідження були проведені й вітчизняними ученими та присвячені виявленню зовнішнього ефекту від діяльності галузей інфраструктури, зокрема, виникнення такого ефекту від діяльності транспортної галузі [8, 10, 12, 13].

Зовнішні ефекти (externalities) — це результати господарювання, при яких діяльність одного суб'єкту господарювання змінює витрати та прибутки інших. Це результати які не враховуються господарською діяльністю, які важко вловлюються ринковим механізмом, тому що вони не входять до розрахунків рівня випуску, витрат виробництва і виходять за межі звичайного ринкового ефекту. Позитивний або негативний зовнішній ефект у кожному конкретному випадку можна представити як різницю між отриманим прибутком і прибутком який був би отриманий при нульовому значенні зовнішнього ефекту [1].

Діяльність транспорту носить переважно зовнішній характер. Тому на рівні регіону слід говорити про зовнішній регіональний ефект транспортної системи.

Транспорт визначає просторову єдність господарства регіону, дозволяє подати його як органічне ціле, вносить суттєві корективи в характер динаміки регіонального господарства. Охоплюючи територіальний і часовий простір, транспортна мережа як суперсистема володіє пронизливим ефектом, і здатна впливати на всі галузі суспільно-корисної діяльності які пов'язані з створенням конкретних споживчих вартостей.

Добре розвинута і раціонально організована транспортна мережа є суттєвим фактором забезпечення динамічної стійкості регіональних господарських систем і досягнення ринкової ефективності, підвищує упорядкування і організованість як на рівні господарюючих суб'єктів так і в масштабі регіону.

Швидкість і надійність транспортної системи є важливими факторами розвитку регіонального виробництва. В результаті збільшення швидкості транспортування швидше стають операції в сфері виробництва, розподілу і збуту, що призводить до зростання доходу господарюючих суб'єктів, тим самим залучаються в обіг нові ресурси, що сприяє прогресивним структурним зрушенням в економіці регіону. Надійність послуг транспорту забезпечує стабільність господарської діяльності, ритм роботи виробництва, знижує ймовірність зриву замовлень по всьому ланцюгу «виробник — споживач», що підвищує продуктивність і ефективність виробництва.

Інтенсивність перевезень відображає стан всього господарства регіону, тому зміна ролі транспорту в системі факторів економічного росту, різко посилює його вплив на протікання виробничих процесів.

Таким чином, вплив транспорту на народногосподарську ефективність регіону виявляється через зовнішній економічний (міжгалузевий) ефект.

Формування ринкової системи економічних відносин має неоднозначні соціальні наслідки. Транспортна система зв'язує окремі підприємства, галузі, матеріальне і нематеріальне виробництво не тільки в єдине технологічне, але і в соціальне ціле. Тому особливий інтерес представляють соціальні аспекти зовнішнього ефекту транспорту.

Метою функціонування транспортної системи регіону, ключовим елементом, на якому замикаються всі прямі і зворотні зв'язки є людина з всіма її різноманітними потребами та інтересами. Транспорт впливає на всю систему життєвих відносин, виступає в якості універсального провідника соціального ефекту, є однією з умов життєзабезпечення населення.

Регіоналізація, прискорення темпів життя значно розширили спектр транспортних потреб. Рівень розвитку транспортної інфраструктури визначає стиль та зміст життя людей. Добре налагоджене транспортне забезпечення сприяє розширенню можливостей людини, освоєнню нових сфер діяльності, вивільненню колосальних резервів часу, зменшенню транспортної втоми людей, створення життєвих зручностей та комфорту.

Соціальний, як і економічний ефект транспорту носить зовнішній характер, тому важко піддається кількісній оцінці і не знаходить вираження в стандартних економічних вимірниках. Він невідчужимий для універсальних грошових показників і залишається поза балансом грошових витрат та вигод.

Міжгалузевий та соціальний зовнішні ефекти транспорту неможна розглядати окремо один від одного. Вони взаємопов'язані, взаємообумовлені і в кінцевому підсумку впливають на рівень життя людини, збереження вільного часу, здоров'я,

підвищення культурно-морального рівня, соціально-територіальний прогрес. Таким чином, можна говорити про зовнішній соціально-економічний регіональний ефект транспортної системи, що органічно містить інтегральні вимірники впливу на господарське і соціальне життя (економія часу, сил, засобів). Тому при вирішенні проблем в сфері транспортних послуг регіону необхідно враховувати різноманітний вплив транспортної системи на економіку регіону на основі соціально-економічного підходу, який дозволяє розкрити не тільки можливості та потреби виробника транспортних послуг але і психологічні, соціально-просторові, соціально-інформаційні фактори. Про це свідчить світовий досвід розвитку: прогрес економіки будь-якого регіону супроводжується розвитком системи інфраструктури з орієнтацією на соціальні пріоритети.

Врахування всього інтегрального різноманіття дій та ефектів може стати потужним імпульсом розвитку регіону. (рис. 1)

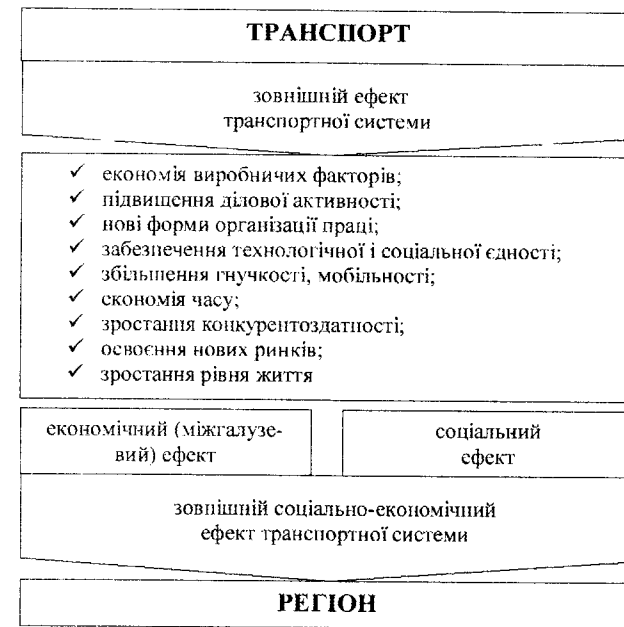


Рис. 1. Зовнішній соціально-економічний ефект транспорту

Таким чином, якісне транспортне обслуговування зумовлює нормальне функціонування господарства, зниження потреби оборотних засобів в запасах товарно-матеріальних цінностей, прискорення товарообігу, підвищення продуктивності праці, економію грошових і матеріальних ресурсів в сферах виробництва і споживання, транспортну мобільність населення, скорочення втрат вільного часу. Темпи соціально-економічного розвитку регіону ростуть внаслідок вдосконалення роботи транспо-

рту (в особливості в транспортосємких галузях) і падають при нестабільній і запізнюючій його роботі.

IV. Висновки.

Доречно, на думку автора, розглядати економічний розвиток, як процес створення матеріальних цінностей через мобілізацію всіх наявних ресурсів для виготовлення товарів та послуг, що забезпечують функціонування і стає підвищення добробуту територіальної громади.

Доведено, що транспортна інфраструктура є важливим чинником соціально-економічного розвитку регіону, забезпечуючи широкий обмін сировиною і продукцією, формуючи територіально-виробничі комплекси, впливаючи на спеціалізацію і темпи розвитку виробництва, на створення раціональної мережі транспортно-економічних зв'язків, на форми організації виробництва, на народногосподарську ефективність.

Саме галузі інфраструктури дають найбільший вклад в економіку за межами своєї сфери. Тому необхідно створити дієздатні моделі регіональних транспортних потоків, основою яких є використання сучасних видів транспорту, а кошти, які вкладені в розвиток транспортної галузі приведуть в рух інші галузі економіки регіону.

Література:

1. Барышева А.В. Хозяйственная реформа: сочетание плана и рынка // Известия Академии наук СССР, серия экономическая. — 1991. — №2. — С. 5-16.
2. Белоусова Н.И. Подходы к анализу стратегий развития инфраструктуры (на примере отдельных социалистических стран) // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. — М.: ВНИИСИ. — 1989. — С. 26 — 33.
3. Бингем Ричард, Гилл Эдвард, Вайт Сэмми. Финансирование экономического развития. Пер. с английского языка Галины Пехник и Владимира Дегтярёва. — Львов: Літопис, 2003. — 416 с.
4. Большой экономический словарь /Под ред. А. Н. Азрилияна. — 6-е изд., доп. — М.: Институт новой экономики, 2004. — 1376 с.
5. Васильев О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. — Харків: ХНАМГ, 2007. — 341 с.
6. Витин А.Г. Инфраструктура: потребности и рыночные факторы развития, эффективность (краткий анализ опыта США) // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. — М.: ВНИИСИ. — 1991. — С. 45-50.
7. Гордей О.Д., Василик Д.О. Бюджетний механізм забезпечення зростання суспільного добробуту // Фінанси України. — 2003. — № 4. — с. 29 — 32.
8. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. — М.: Транспорт, 1986. — 240 с.
9. Никифорок О.І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні: Автореф. дис. канд. екон. наук. — Київ: Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 2005 — 23 с.
10. Нудельман Р.И., Тараканова И.А. Учёт внеотраслевого эффекта при определении эффективности капитальных вложений в развитие инфраструктуры // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. — М.: ВНИИСИ. — 1982. — С. 12-21.
11. Сич Є.М., Базилінська О.Я. Мультиплікаційний підхід до розвитку транспортної системи регіону // Вісн. Черніг. технол. і-ту, 1998. — № 7. С. 34- 40.
12. Совершенствование методов определения эффективности капитальных вложений на транспорте / под ред. В.Н.Лившица. — М.: Транспорт, 1978. — С. 54.
13. Шевчук В.І., Панченко О.І., Пекельний М.Г. Соціально-економічні аспекти розвитку транспортної системи регіону // Вісн. Черніг. технол. і-ту, 1999. - №8. С. 46-51.

Економіка: проблеми теорії та практики

Збірник наукових праць

Випуск 257

У 7 томах

Том VI

Українською, російською і англійською мовами

Видається з квітня 1996 р., виходить раз на місяць
Свідectво про державну реєстрацію
друкованого засобу масової інформації КВ
№ 3354 від 10 липня 1998 р.

Відповідальний редактор *С. В. Єкімов*
Комп'ютерна верстка *В.Б. Гордашевський*

Здано до друку 05.11.2009. Підписано до друку 07.11.2009.

Формат 60·84 1/16. Спосіб друку – ризограф.

Ум. друк. арк. 16,45. Тираж 300 прим.

Видавництво “Наука і освіта”

Свідectво про внесення до Держреєстру ДК № 919 від 21.05.2002 р.
м. Дніпропетровськ, вул. Бердянська, 61^б
тел. (056) 370-13-13, (0562) 35-78-19, 34-29-61

УВАЖАЕМЫЕ УЧЕНЫЕ!

Коллектив издательства «Наука и образование» напоминает о соблюдении требований НТД к печатным изданиям.

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ТЕЗИСОВ!

К печати принимаются тезисы объемом от 3 страниц формата А4, включая иллюстрации и таблицы, подготовленные в формате MS Word в виде компьютерного файла с расширением *.doc или *.rtf в шаблоне Normal.dot.

(ПРИМЕНЕНИЕ ДРУГИХ ШАБЛОНОВ НА ДОПУСКАЕТСЯ)

по нижеприведенной схеме:

- фамилии авторов набираются шрифтом Times New Roman с размером шрифта 14, полужирный;
- место работы (учебы) набирается шрифтом Times New Roman, курсив с размером шрифта 14;
- название тезисов набирается шрифтом Times New Roman с размером шрифта 16, полужирный;
- текст тезисов набирается шрифтом Times New Roman Cyr с размером шрифта 14;
- Междустрочный интервал - 1,5.
- Поля документа - 20 мм со всех сторон.

НАЗВАНИЕ ФАЙЛА ДОЛЖНО СОДЕРЖАТЬ ФАМИЛИЮ АВТОРА (ПЕРВОГО СОАВТОРА).

СНОСКИ НЕ ДОПУСКАЮТСЯ!!!!

Графический материал, вставляемый в текст, должен быть с разрешением не менее 150 dpi и иметь расширение jpeg или bmp. Прилагается отдельными файлами.

Таблицы в документе не должны выходить за пределы запечатываемого поля, т.е. укладываться в 20 мм отступ от формата страницы.

Применение «экзотических» шрифтов не допускается.

ПРИМЕР ОФОРМЛЕНИЯ ТЕЗИСОВ:

К.э.н. Иванова С.Л.

Ярославский государственный университет, Россия

**КРЕДИТНЫЙ РЕЙТИНГ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ
КРЕДИТНЫМ РИСКОМ**